Great Lakes Pilotage Authority

2004

ANNUAL REPORT

Canada

106-02581/

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

Head Office

SECOND FLOOR
202 PITT STREET
CORNWALL, ONTARIO

Western Region

345 LAKESHORE BOULEVARD
ST. CATHARINES, ONTARIO

Eastern Region

SECOND FLOOR
202 PITT STREET
CORNWALL, ONTARIO

MAILING ADDRESS

P.O. Box 95
Cornwall, Ontario
K6H 5R9

www.glpa-apgl.com

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

BOARD OF DIRECTORS

Chair	①②③ MR. B. DUCHARME Public Interest Representative
Member	② MR. G. BELLEY Pilot Representative
Member	① MR. D. LANGLOIS Pilot Representative
Member	MR. I. LANTZ Shipping Industry Representative
Member	① MR. R. J. PATERSON Shipping Industry Representative
Member	② MR. J. CAMPBELL Public Interest Representative
Member	VACANT Public Interest Representative

EXECUTIVE OFFICERS

Chief Executive Officer	MR. R. F. LEMIRE
Secretary/Treasurer	MR. R. R. MÉNARD
Director of Operations	MR. D.R. TROTTIER
Office Manager – Port Weller	MR. S. HINCHLIFFE

① Members of the Audit Committee
② Member of the Nominating Committee
③ The Chair's three-year term expired on December 13, 2004

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

Members of the Authority, from left to right,
seated, Mr. John Campbell, Captain Ivan Lantz,
standing, Captain Gérard Belley, Mr. Robert Paterson,
Mr. Brian Ducharme (Chair), Captain Donald Langlois.

Management of the Authority, from left to right,
seated, Daniel Trottier, Robert Lemire, Réjean Ménard,
standing, Nancy McAteer, Christine Doherty.
Absent from the picture, Steve Hinchliffe

CHIEF EXECUTIVE OFFICER'S REPORT

March 31, 2005

The Honourable Jean Lapierre, P.C., M.P.,
Minister of Transport.

Dear Minister:

As required by paragraph 150 of the *Financial Administration Act*, the Great Lakes Pilotage Authority is pleased to present its 2004 Annual Report for the year ended December 31, 2004.

The Authority has been able to meet its legislative objectives set out in the *Pilotage Act* which are to establish, operate, maintain and administer in the interest of safety an efficient pilotage service in the Canadian Great Lakes region. It has done so by:

- providing economic, safe, reliable and comprehensive marine pilotage and related service.
- promoting the effective utilization of the Authority's facilities, equipment and expertise through the effective application of these services in such activities as may be appropriate in the interest of safe navigation.
- providing pilotage service within a commercially oriented framework directed toward achieving and maintaining financial self-sufficiency at the least cost to the user.
- being responsible to the Government's environmental, social and economic policies.

The Authority's traffic (foreign ships) has increased in 2004 by 11% over 2003 due mainly to the fact that foreign steel imports into the Great Lakes has resumed following the American government's removal of trade barriers for these products. The Canadian and American grain exports through the Great Lakes have shown a slight increase over 2003 due to an improvement in growing conditions in the prairies following years of drought. The increase in traffic falls 20% short of the traffic in 2000 and is not expected to improve significantly in 2005.

The Authority started 1999 with an accumulated surplus of $6.5 million earned from previous year's operations. The Board agreed with the users in 1999 that this surplus was to be returned to the shipowners in the form of tariff freezes and tariff reductions. This agreement resulted in tariff freezes from 1993 to 2000 with tariff reductions in 1999 and 2000 generating a total of $8 million in savings to the industry. Tariff increases in 2004 have totaled 15% with an additional tariff increase planned for 2005 to enable the Authority to return to a financially self-sustaining position. Tariff increases since 1993 are keeping pace with total inflation for the same period.

Revenue to the Authority for the twelve month period amounted to $13,820,349 an increase of 19% from the previous year due mainly to the 11% traffic increase and the tariff increases. Expenses amounted to $15 902,515 an increase of 11% from the previous year due mainly to the higher call back costs associated to higher traffic levels and the industry's requirement to reduce costly delays ($2,000/hr). The Board had anticipated a deficit and agreed to fund the loss of $2,082,168 with the remaining Authority's accumulated funds. The user continues to agree with the Authority that tariff adjustments are required in 2005 in order for the Authority to return to a financial breakeven so that it can start funding all of its termination benefit liabilities.

The Authority will continue to implement the November 1999 recommendation of the Canadian Transport Agency and address all stakeholders' concerns of reducing costs and increasing efficiency.

CHIEF EXECUTIVE OFFICER'S REPORT

The continued success of the Authority is directly related to the efforts, dedication and cooperation demonstrated by all of its employees and the Board of Directors recognizes this and wishes to commend all of its employees for the good work.

On behalf of the members of the Authority

Robert F. Lemire
Chief Executive Officer

MANAGEMENT REPORT

The management of the Authority is responsible for the preparation and fair presentation of the financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principles and for all other information presented in the annual report. This responsibility includes the selection of appropriate accounting principles and the exercise of careful judgement in establishing reasonable estimates. Financial information shown elsewhere in this annual report is consistent with that contained in the financial statements.

Management maintains books of account, financial and management control, and information systems, together with management practices designed to provide reasonable assurance that reliable and relevant information is available on a timely basis. These systems and practices provide reasonable assurance that assets are safeguarded and controlled, that resources are managed economically and efficiently in the attainment of corporate objectives, and that operations are carried out effectively. These systems and practices are also designed to provide reasonable assurance that the transactions are in accordance with the *Pilotage Act* and its regulations, the *Financial Administration Act* and its regulations, and the by-laws and policies of the Authority.

The Board of Directors is comprised of Directors who are not employees of the Authority except for the one pilot Board member. The Board of Directors is responsible for ensuring that management fulfils its responsibilities for financial reporting and internal control. The Audit Committee oversees the entity's systems of internal accounting and administration control. The Committee meets with management and the auditors to satisfy itself that responsibilities are properly discharged and to review the financial statements. The financial statements and annual report are reviewed and approved by the Authority on the recommendation of the Audit Committee.

The external auditor, the Auditor General of Canada, is appointed under the *Pilotage Act* and has audited the financial statements in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Her report outlines the nature of the audit and expresses her opinion on the financial statements of the entity.

R.F. Lemire
Chief Executive Officer

R. Ménard
Secretary / Treasurer

Cornwall, Ontario
February 4, 2005

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

MANDATE

The Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. was established in February 1972 pursuant to the *Pilotage Act*, incorporated as a limited company in May 1972, and was continued under the *Canada Business Corporations Act*. Until October 1st, 1998, it operated under the name of Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. Pursuant to the *Marine Act*, which received Royal Assent on June 11 1998, the name of the Authority was changed to Great Lakes Pilotage Authority and the Authority is deemed to have been established under subsection 3(1) of the *Pilotage Act*. The Authority is a Crown corporation listed in Schedule III, Part I of the *Financial Administration Act*. On October 1st, 1998, the Authority ceased to be a subsidiary of the St. Lawrence Seaway Authority and has surrendered its charter under the *Canada Business Corporations Act*.

OBJECTIVES

The Authority's corporate objectives are summarized as follows:

- To provide economic, safe, reliable and comprehensive marine pilotage and related services in its region of responsibility.
- To promote the effective utilization of the Authority's facilities, equipment and expertise through the productive application of these resources in such activities and geographic areas as may be appropriate in the interest of safe navigation.
- To provide the above services within a commercially-oriented framework directed toward achieving and maintaining financial self-sufficiency at the least cost to the user.
- To be responsive to the Government's environmental, social and economic policies.

POWERS

To carry out its responsibilities the Authority has made regulations, approved by Order-in-Council, pursuant to the *Pilotage Act* for:

1. The establishment of compulsory pilotage areas.
2. The prescription of the ships or classes of ships subject to compulsory pilotage.
3. The prescription of the classes of pilot licenses and classes of pilotage certificates that may be issued.
4. The prescription of the tariffs of pilotage charges to be paid to the Authority for pilotage services.

In addition, the Authority is empowered by the *Pilotage Act* to:

1. Employ such officers and employees, including licensed pilots, as required.
2. Contract with a body corporate for the services of licensed pilots.
3. Make by-laws respecting the management of its internal affairs.

4. Purchase, lease or otherwise acquire land, buildings, pilot boats and such other equipment and assets as may be required and to dispose of any such assets acquired.

5. Borrow money for the purpose of defraying the expenses of the Authority.

6. With the approval of the Minister of Finance invest any money not immediately required for the purposes of the Authority in bonds or other obligations guaranteed by Her Majesty in right of Canada.

DESCRIPTION OF THE OPERATIONS

The Authority operates in the interest of safety, a marine pilotage service in all Canadian waters in the Provinces of Ontario, Manitoba and in Quebec south of the northern entrance to the St. Lambert Lock.

Services are provided through the performance of pilotage assignments on those vessels entering the region which are subject to compulsory pilotage by pilots employed by the Authority, using pilot boats contracted by the Authority and dispatch services, both controlled through Pilotage Headquarters at Cornwall and/or the district office at Port Weller, Ontario.

The Authority must co-ordinate its efforts and operations with a number of other organizations such as The St. Lawrence Seaway Management Corporation and the United States Seaway Development Corporation, who operate the lock facilities, and maintain traffic control systems within the Region; the Canadian Coast Guard, who provide aids to navigation and the United States Coast Guard, who are responsible for the United States pilotage matters in international waters.

The Great Lakes Pilotage region is divided as follows:

- Cornwall District
- International District No. 1
- Lake Ontario
- International District No. 2 (including the Welland Canal)
- International District No. 3 (including Lakes Huron, Michigan and Superior)
- The Port of Churchill, Manitoba

CORPORATE GOVERNANCE

The Great Lakes Pilotage Authority's approach to Corporate Governance is fully consistent with the philosophy and objectives of the Department of Finance and the Treasury Board's Guidelines for Crown Corporations.

Role of the Chair

On the recommendation of the Minister of Transport, the Chair is appointed by the Governor in Council. The Chair presides at all meetings of the Board of Directors, provides leadership and guidance to the CEO of the Authority and on behalf of the Board, advises the Minister of Transport on all issues involving the Authority and Pilotage in the Great Lakes.

Role of the Board of Directors

Corporate Governance at Great Lakes Pilotage Authority is the responsibility of the Board of Directors. The Board's role is tc guide and supervise the affairs of the entity on behalf of the Government of Canada, by whom the Directors are appointed.

The Board is composed of the Chair and up to six other members chosen to ensure that an appropriate mix of expertise, experience and marine perspective is reflected in its decision-making. The Authority is now operating with a full compliment of Directors except for one public interest representative which should be added in 2005. The specific function of the Board includes reviewing and recommending to the Minister of Transport, Great Lakes Pilotage Authority's policies, corporate plan, capital and operating budgets. The Board has input in and approves the Authority's Strategic and Corporate Plans. The Board prepares annually an Accountability Accord with the CEO detailing all objectives and goals expected to be met during the operating year. At year end the Board undertakes an exhaustive performance evaluation of the CEO to determine the status of all objectives so as to assess the performance of the CEO and the Authority. It also reviews and approves all major contracts, operational plans, financial statements, the auditors' report and the annual report. The Board ensures that the Authority maintains the highest standards in operating a safe, efficient and cost effective pilotage service.

Role of the Chief Executive Officer

A Chief Executive Officer is appointed by the members of the Board of Directors Pursuant to section 13. (1.1) of the Pilotage Act. The remuneration of the CEO is fixed by an Order of the Governor General in Council. The CEO has the responsibility to plan, organize, direct and control the business of the Authority. The CEO reports to the Chair and the Board of Directors.

Role of the Audit Committee

The Audit Committee is a core committee of the Authority's Board and represents the engine of the Authority as it will improve the quality of the financial reporting, ensure the key risks are identified and managed, enable the directors to contribute their independent judgement, create a climate of discipline and control that will reduce the opportunity for fraud and increase stakeholder confidence in the credibility and objectivity of corporate performance.

The committee has the authority to investigate any activity of the Authority. The committee ensures the financial oversight and the oversight of the corporate books, records, general and management control and information system and management practices.

Role of the Nominating Committee

On March 15, 2004 the Government of Canada announced a new merit based appointment process for Chief Executive Officers, Chairs and Board of Directors of Crown Corporations. The Board of Directors of

the GLPA has established a permanent Nominating Committee to identify candidates for the positions of Chair, CEO and Board of Director members.

The Committee has held four meetings in 2004 in order to establish Terms of Reference and establish operating procedures. The Committee is now in the process of finding a suitable candidate to fill the vacant position on the Board (public interest representative). It has advertised in regional newspapers and is in the process of selecting and recommending to the Board qualified candidates. This process should be completed by the Spring of 2005.

Governance Initiatives

The Board of Directors held a two day retreat in August 2004 to deal solely with the issue of Governance and requirements for Governance. Accountability to the appointing entity (Government of Canada) is crucial, as the Authority must always act in the best interest of the public. The Board has indicated that it will be reviewing governance matters on a cyclical basis because of the commitment to this area.

The Auditor General of Canada in its February 2003 Special Examination Report indicates that in their opinion "there is reasonable assurance that the Authority uses good governance and accountability practices".

The Board has also agreed that all Authority members and senior officers are to attend a Governance seminar approved and designed by the office of the Privy Council of Canada. All members and senior staff have successfully attended the seminar.

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

OPERATING SUMMARY
(000's)

	Budget	ACTUAL				
	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Revenue	$15,220	$13,820	$11,650	$13,289	$13,408	$15,542
Operating costs	14,911	15,902	14,289	14,850	15,684	16,635
Surplus (deficit)	$ 309	$(2,082)	$ (2,639)	$ (1,561)	$(2,276)	$(1,093)
Budget	$ 309	$ 53	$ 8	$ (673)	$ 30	$ 40

AVERAGE HUMAN RESOURCES

	Budget	ACTUAL				
	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Administrative	8.5	8.5	10.5	10.5	10.5	9.5
Pilots	62	62	63	63	69	69
Dispatchers	8.5	8.5	9	9	9	9
	79.0	79.0	82.5	82.5	88.5	87.5

PILOT ASSIGNMENTS PERFORMED

	Budget	ACTUAL				
	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Number	6,550	6,628	5,943	6,847	7,158	8,605
Planned	6,550	6,800	6,800	7,300	8,100	7,300

ACCIDENT FREE ASSIGNMENTS

	Budget	ACTUAL				
	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Number	6,550	6,615	5,936	6,829	7,135	8,584
Percentage	100%	99.9%	99.9%	99.7%	99.7%	99.8%

AVERAGE COST OF PERFORMING AN ASSIGNMENT

	Budget	ACTUAL				
	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Amount	$2,276	$2,399	$2,404	$2,168	$2,191	$ 1,933

2004 PERFORMANCE REVIEW

Actual Compared to Budget

	2005 Budget	2004 Actual	2004 Budget	2003 Actual
Total Assignments	6,550	6,628	6,800	5,943
Total Incident Free Assignments-%	100%	99.9%	100%	99.9%
Net Income (loss)	$ 309,000	$(2,082,168)	$ 53,000	$(2,638,550)
Cash provided by (used in) operations	$ (31,000)	$ (918,214)	$ (12,000)	$(2,956,912)
Capital Expenditures	$ 75,000	$ 35,634	$ 100,000	$ 86,288
Cash Position at Year End	$908,000	$ 618,331	$ 207,000	$ 969,629
Average Assignments per Pilot	106	107	113	96
Tariff increases	3.5%	15.0%	4.5%	7.5%

Corporate Objectives

- Provide economic, safe, reliable and comprehensive marine pilotage and related service.
- Promote effective utilisation of Authority's assets including equipment and human resources.
- Promote pilotage within a commercially oriented framework to achieve self-sufficiency at least cost to users.
- To be responsive to the Government of Canada's environmental, social and economic policies.

Activities Followed to Achieve Objectives

(i) Safe, Economic and Reliable Pilotage Service

The Authority invested $262,000 in training pilots in the last four years to use state of the art electronic navigation system (ECDIS) to facilitate their duties and reduce the risks of collisions and grounding of ocean vessels transiting the St. Lawrence Seaway.

The Authority introduced pilots to special courses explaining issues surrounding sleep depravation related problems found in this type of work.

The Authority has introduced in all pilotage sectors working rules that allow all pilots the chance of regaining proper rest after consecutive night time assignments. This measure will assure the Authority that difficult pilotage assignments will be performed by well rested pilots therefore reducing the risk of fatigue.

The Authority negotiated and put into place in the Pilots' Collective agreements a no strike nc lockout provision that will settle disputes therefore eliminating any chance of work stoppage. This agreement has been extended to 2006.

The Authority instituted in 2002 and implemented it in 2003 with the cooperation of the pilots a system for assessing pilots' competence and quality of service. The main components of this system involves,

i) assessing the pilots training needs and developing training solutions to meet the need

ii) reviewing past assignments and incidents

iii) introducing simulator training and assessment of skills with using a full bridge simulator at Memorial University in St. Johns, Newfoundland

iv) introducing a comprehensive system for dealing with customer comments and complaints regarding pilotage services and performance. Customer surveys are also done on an annual basis to assess quality of service.

The cost of introducing this assessment system is approximately $100,000 per year.

The assessment of pilots' competence and quality of service is ongoing with each pilot assessment completed at least once every five years. Forty-one GLPA pilots have successfully completed the above assessment with the balance of the pilots to be reviewed in the next two years.

The Authority has been able to freeze tariffs from 1994 to 2001 (8 years) and rebated 5% of Canadian tariffs in 1999 and 2000 ($800,000 rebate). Tariffs were increased by 20.5% for the first time in nine (9) years. In a period where inflation has totalled 20.75% since 1993 the industry has benefited from the stable tariff by approximately $8 million.

The Authority has successfully renegotiated all four pilots' collective agreements which will now expire in March 2007. These collective agreements will yield cost of living salary increases to all pilots

(ii) Effective Utilization of Authority's Assets

The Authority has made the decision in 2003 to consolidate both of the dispatching centres at one location in Cornwall, Ontario. This consolidation took place at the beginning of the 2004 navigation season and generated over $200,000 a year savings to the Authority. The Authority has eliminated two (2) full time operation/management positions starting in 2004.

The Authority invested in 1997 $160,000 in developing and implementing a computerized scheduling system for its pilots. This initiative will allow more timely dispatches and operation reports as well as increase the accuracy in tracking pilots and vessels. This system will also increase the Authority's capacity in dispatching allowing it to be able to dispatch all pilots without increasing the number of dispatchers in the event traffic increases significantly.

The Authority invested in 1998 a further $75,000 in designing and integrating its billing and reporting systems into the computer dispatch system which will allow increased accuracy and shorter billing cycles in its pilotage fee receivable system.

The Authority invested $60,000 in 2001 and $50,000 in 2002 to upgrade the dispatching system and make it compatible to internet users.

(iii) Maintain Self-Sufficiency in its Operations

The Authority completed its restructuring of the Administration which began in 1994 with the overall effect of reducing 4 full time equivalent positions. This reduction saved the entity $350,000 in 2004 or close to $2.3 million since the restructuring.

The Authority continues to follow past practices of contracting out pilot boat services for the Welland Canal. These contracts cost the Authority approximately $450,000 a year for the two pilot boats stationed at the Welland Canal. The alternative would be to invest over $2,000,000 for each pilot boat and increase staffing levels by 16 pilot boat operators as well as incurring high repair and maintenance costs. The contracting out practice has proved to be cost beneficial for the Authority and a change in practice is not anticipated.

In 1999 the Authority started the navigation season with close to $7 million in accumulated operation surplus generated in the period of 1994-1998 (5 years) when revenues exceeded expenses. The Board instituted policies to freeze all tariffs and reduce tariffs in the Canadian Sectors (1999, 2000) until the above surplus would be reduced. Operating losses in the period of 1999 to 2004 have now eliminated this surplus.

The Authority increased the 2003 tariff by 7.5% with a further increase of 15% in 2004 and will increase tariffs in 2005 by 12% so that financial self sufficiency is assured. The industry is cooperating with the Authority in dealing with this issue so that the Authority remains financially self sufficient.

(iv) Pool of Qualified Pilot Candidates

In the 1999 Canadian Transportation Agency report to the Minister of Transport on pilotage issues a recommendation was made that the Authority report on the pool of qualified pilot candidates in the Annual Report. The Authority has examined its manpower requirements for the next five years and has determined that pilot number reductions due to retirements of pilots at age 65 will be as follows:

2005 - 1 pilot District No. 2
2006 - No retirements
2007 - 1 pilot Cornwall District and 1 pilot District No. 1
2008 - No retirements
2009 - 1 pilot Cornwall district and 1 pilot District No. 3

The Authority is holding examinations in the Winter of 2005 and has received a great response from qualified applicants. The Authority has Eligibility Lists of qualified candidates for its four pilotage districts which will easily meet the Authority's need in staffing scheduled retirements.

This analysis is based on traffic levels being maintained at their current levels. These levels correspond to traffic forecasts received by the Authority from the Marine and Surface Statistics and Forecast Branch of Transport Canada.

(v) Apprentice Pilot Program

The Authority, in cooperation with the pilots and l'Institut Maritime du Québec, designed and implemented a comprehensive training program for all future apprentice pilots. The program lists all the skill sets required by a pilot for discharging his duties as well as an objective evaluation system to assure the Authority and its users that the pilot has acquired the skill sets necessary.

(vi) Update of Authority's Actions Undertaken to Satisfy 1999's CTA Recommendation

The following recommendations were made in the Minister of Transport's letter to the Chair of the Authority on November 15, 1999 and make specific reference to the CTA's recommendation found in the report to parliament "Ministerial Review of Outstanding Pilotage Issues."

Recommendation	Status
The Authority is to develop and adopt a risk based methodology to be used for the designation or re-assessment of compulsory pilotage area. The Authority will conduct regular reviews every 5 years of each compulsory pilotage area and in consultation with the users those	Transport Canada has designed a risk based methodology for the four Canadian Pilotage Authorities to follow in the review of compulsory pilotage areas. GLPA is now undertaking its first review which should be completed by the Winter

compulsory areas where there has been a change in factors and circumstances which justify a re-examination of the designation, a risk based methodology is to be used in the reassessment.	of 2005.
The Authority is to develop and implement a fair and reasonable system for assessing pilots' competence and and quality of service. This assessment process will have to take place regularly and not less than every five years.	The process to design a system for assessing pilots' competence and quality of service has been finalized and has seen the first 41 pilots complete the assessment. This process was undertaken with the full cooperation of the pilots.
The Great Lakes Pilotage Regulations must be amended to enhance requirements for exempting vessels from compulsory pilotage in the Great Lakes Pilotage region.	The Authority is following the risk based methodology to address the request and has completed the study. The recommendation will be Gazetted in the Spring of 2005.
The Minister recommends that the Authority, in partnership with pilots and all legitimate interested parties, regularly examine all aspects of its operations on a continuing basis and report to the Minister the specific steps that have been taken to achieve the goal of improved efficiencies and further cost reductions. Although most of the work has been done in this regard, it would be a constant objective.	This exercise has been done in and will be continued.
The Minister requests that a formal system of consultation with interested parties on financial, operational and planning issues be initiated and that the Authority report on its plan for consultation and the implementation of the plan in the Annual Report to Parliament.	The Authority has initiated in 2000 a yearly meeting with all interested parties and was repeated in 2001, 2002, 2003 and 2004.
The Minister asks that the Great Lakes Pilotage Authority establish a structural methodology for handling complaints and report on its implementation in the 2000 Annual Report	A structural methodology for handling complaints has been established in 2000 and was continued in 2001, 2002, 2003 and 2004. The Authority received a few inquiries from users but all complaints were properly addressed.
The Minister request that GLPA and industry establish a system for the early release of practical information with respect to safety incident.	The Authority and industry have discussed this recommendation and have yet to finalized a formal system. The Authority will report the progress on this initiative in the 2005 Annual Report.

The Authority should provide reasons when a request for a waiver is denied as to add greater transparency to the waiver process.	This recommendation has been so acted upon by the Authority.
The Authority must begin to report in the Annual Report on the pool of qualified pilot candidates.	The Authority has reported on the pool of qualified pilot candidates in the 1999, 2000, 2001, 2002, 2003 and 2004 Annual Reports.

(vii) Special Examination

As required by Part X of the *Financial Administration Act* (FAA), the Auditor General of Canada carried out a special examination of the financial and management control and information systems and management practices maintained by the Great Lakes Pilotage Authority. The Authority is required by paragraphs 131(1)(b) and 131(2)(a) and (c) of the FAA to maintain these systems and practices in a manner that will provide reasonable assurance that the following requirements are met:

- the assets of the Authority are safeguarded and controlled;
- the financial, human, and physical resources of the Authority are managed economically and efficiently; and
- the operations of the Authority are carried out effectively.

The Auditor General of Canada reported to the Board of Directors in February 2003 that they had completed their review and that "there is reasonable assurance that there are no significant deficiencies in the system and practices examined". Minor recommendations were highlighted and will be dealt with by the GLPA in the future.

2004 PERFORMANCE REVIEW

(viii) Incident Report

MARINE INCIDENT STATISTICS

INCIDENT	2004	2003	2002	2001
Collision	0	0	1	1
Foundering	0	0	0	0
Fire/Explosion	0	0	0	1
Grounding	1	1	3	1
Striking	1	1	0	1
Contact with Lock Wall	5	4	12	13
Touching Bank/Bottom	3	1	0	4
Ice Damage	0	0	0	0
Ship Arrestor	3	0	2	2
TOTAL	13	7	18	23
Percentage of Accident Free Assignments	99.9%	99.9%	99.8%	99.7%

2003 Synopsis

As depicted in the above statistical table, the majority of incidents within the region continue to involve ships contacting or striking tie-up and lock walls.

While there is a significant reduction in the number of incidents this year compared to the previous 4 years, it should be noted that the number of assignments in 2003 was approximately 13% less than those in 2002 and considerably less than those in the years 1999 to 2001.

In addition to the reduced number of assignments, factors such as improved water levels, weather and traffic patterns, sizes and types of ships, their bridge personnel, pilot training etc. may have played a role in the reduced number of incidents.

2004 Synopsis

The majority of marine occurrences within the Great Lakes Region consistently involve ships contacting tie-up and lock walls.

While there is an increase in the number of incidents this year compared with 2003, it remains 21% below the last 5 year average, it should be noted that the number of assignments in 2004 was approximately 11% more than those in 2003.

The number of banking increased in 2004 due to factors such as: deeper draft and the effect of squat decreasing vessel steerageway. There is also an increase in vessel's stem contacting lock ship's arrestor mainly due to vessel main engine failure or insufficient ballast condition.

AUDITOR'S REPORT

Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of Great Lakes Pilotage Authority as at December 31, 2004 and the statements of operations and accumulated deficit and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 2004 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Pilotage Act* and regulations and the by-laws of the Authority.

Micheline Ethier Massicotte

Micheline Ethier Massicotte, CA
Principal
for the Auditor General of Canada

Montreal, Canada
February 4, 2005

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

Balance Sheet as at December 31

	2004	2003
ASSETS		
Current		
Cash	$ 618,331	$ 969,629
Investments (Note 3)	1,249,998	-
Accounts receivable	2,548,927	3,020,351
	$4,417,256	$3,989,980
Long-term		
Investments (Note 3)	-	1,852,548
Capital assets (Note 5)	156,534	199,417
	$4,573,790	$6,041,945
LIABILITIES		
Current		
Accrued salaries and benefits	$4,174,501	$3,489,497
Other accounts payable and accrued charges	260,623	324,653
Employee future benefits (Note 6)	238,265	336,846
	4,673,389	4,150,996
Long-term		
Employee future benefits (Note 6)	2,976,542	2,884,922
	7,649,931	7,035,918
EQUITY		
DEFICIT OF CANADA		
Contributed capital	82,074	82,074
Accumulated deficit	(3,158,215)	(1,076,047)
	(3,076,141)	(993,973)
	$4,573,790	$6,041,945

Commitments (Note 7)

The notes are an integral part of the financial statements

Approved by the Board:

Chief Executive Officer

Director

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Operations and Accumulated Deficit
for the year ended December 31

	2004	2003
Revenues		
Pilotage charges	$ 13,631,638	$ 11,432,335
Interest and other income	104,862	131,909
Dispatching and pilot boat income	83,849	86,113
	13,820,349	11,650,357
Expenses		
Pilots' salaries and benefits	11,471,069	9,934,930
Transportation and travel	1,632,977	1,430,565
Operation staff salaries and benefits	950,826	1,001,117
Administration staff salaries and benefits	600,726	617,122
Pilot boat services (Note 8)	596,018	580,836
Professional and special services	184,877	220,052
Utilities, materials and supplies	110,626	107,298
Amortization	78,517	82,293
Communications	74,255	77,405
Purchased dispatching services	63,830	63,124
Rentals	63,241	69,523
Pilot training costs	47,973	72,041
Repairs and maintenance	27,582	32,601
	15,902,517	14,288,907
Net loss for the year	(2,082,168)	(2,638,550)
(Accumulated deficit) retained earnings at beginning of the year	(1,076,047)	1,562,503
Accumulated deficit at end of the year	$ (3,158,215)	$ (1,076,047)

The notes are an integral part of the financial statements

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Cash Flows
for the year ended December 31

	2004	2003
Cash provided by (used in):		
Operating activities		
Net loss for the year	$(2,082,168)	$ (2,638,550)
Items not requiring cash		
Employee future benefits	(6,961)	188,095
Amortization	78,517	82,293
Net change in working capital components other than cash	1,092,398	(588,750)
	(918,214)	(2,956,912)
Investing activities		
Purchase of investments	(1,249,998)	-
Disposal of investments	1,852,548	3,685,611
Acquisition of capital assets	(35,634)	(86,288)
	566,916	3,599,323
Increase (decrease) in cash	(351,298)	642,411
Cash, beginning of year	969,629	327,218
Cash, end of year	$ 618,331	$ 969,629

The notes are an integral part of the financial statements

Notes to Financial Statements
December 31, 2004

1. Authority and objectives

The Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. was established in February 1972 pursuant to the *Pilotage Act*, incorporated as a limited company in May 1972, and was continued under the *Canada Business Corporations Act*. Until October 1st, 1998, it operated under the name of Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. and was a subsidiary of the St. Lawrence Seaway Authority. Pursuant to the *Marine Act*, which received Royal Assent on June 11, 1998, the name of the Authority was changed to Great Lakes Pilotage Authority and the Authority was deemed to have been established under subsection 3(1) of the *Pilotage Act*. The Authority is a Crown corporation listed in Schedule III, Part I of the *Financial Administration Act*.

The objectives of the Authority are to establish, operate, maintain and administer a safe and efficient pilotage service within designated Canadian waters. The *Pilotage Act* provides that the pilotage tariffs shall be fair, reasonable and sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

The Authority is exempt from any income taxes.

2. Significant accounting policies

Investments

The Authority is authorized to invest any monies not immediately required in bonds or other obligations of or guaranteed by Her Majesty in right of Canada or any province or any municipality in Canada. The carrying value of the investments is cost, net of amortization of premiums or discounts on purchase over the period to maturity. Amortization of premiums or discounts is recorded in income.

Amortization

Amortization of capital assets is calculated on a straight-line basis and is based on the estimated useful lives of the assets as follows:

Buildings	20 years
Furniture and equipment	5 to 10 years
Software and computer equipment	5 years

Pension benefits

Employees participate in the Public Service Pension Plan administered by the Government of Canada. This defined benefit pension plan provides benefits based on years of service and average eligible earnings at retirement. The benefits are fully indexed to the increase in the Consumer Price Index. The Authority's contribution to the Plan reflects the full cost of the employer contributions. This amount is currently based on a multiple of the employee's required contributions, and may change from time to time depending on the experience of the Plan. These contributions represent the total pension obligations of the Authority and are expensed during the year in which the services are rendered. The Authority is not currently required to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Pension Plan

Non-pension benefits

Employees are entitled to severance benefits, as provided for under labour contracts and conditions of employment. The cost of these benefits is accrued as the employees render the services necessary to earn them. Management determined the accrued benefit obligation using a method based upon assumptions and its best estimates. Since the employee turn over is usually low, management assumes that employees will work until their respective normal retirement age. These benefits represent the only obligation of the Authority that entails settlement by future payment.

Measurement uncertainty

The preparation of the financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principle requires management to make certain estimates and assumptions that affects the reported amounts of assets and liabilities at the date of the financial statements and reported amounts of revenues and expenses during the reporting year. This mainly affects accrued salaries and benefits, employee future benefit liabilities and related salaries and benefit expenses. Actual results could differ from those estimates.

3. Investments

Investments are at fixed rates of interest until maturity. The nature of the Authority's investments is not considered to have any significant exposure to credit risk.

	2004		2003	
	Carrying value	Yield(%)	Carrying value	Yield (%)
Maturing within 1 year:				
Provincial bonds	$1,249,998	2.07-2.45	-	
Total short term investments	1,249,998		-	
Maturing beyond 1 year:				
Government of Canada bonds	-		$ 300,000	5.00
Provincial bonds	-		1,552,548	4.46– 5.39
Total long term investments	-		1,852,548	
Total investments	$1,249,998		$1,852,548	

Investments at December 31, 2003 were disposed before the due date.

The carrying value of investments approximates both their market value and fair value.

4. Financial instruments

Accounts receivable and accounts payables are incurred in the normal course of business. The carrying amounts of each financial instrument approximate fair values because of their short maturity. There are no concentrations of accounts receivable with any one customer.

5. Capital assets

	2004		
	Cost	Accumulated Amortization	Net
Buildings	$ 71,846	$ 65,666	$ 6,180
Furniture and equipment	265,169	230,196	34,973
Software and computer equipment	701,435	586,054	115,381
	$1,038,450	$ 881,916	$ 156,534

	2003		
	Cost	Accumulated Amortization	Net
Buildings	$ 71,846	$ 65,256	$ 6,590
Furniture and equipment	256,350	225,652	30,698
Software and computer equipment	674,620	512,491	162,129
	$1,002,816	$ 803,399	$ 199,417

6. Employee future benefits

Pension benefit

The Public Service Pension Plan required the Authority to contribute to the Plan. The Authority contributes $2.14 ($2.14 in 2003) for every dollar contributed by an employee. If an employee's annual salary is greater than $105,900 ($100,100 in 2003), the portion of the employee's salary above this amount is subject to an employer contribution of $7.90 ($15.00 in 2003) for every dollar contributed by the employee. Contributions during the year were as follows:

	2004	2003
Authority	$ 972,857	$1,071,506
Employees	427,772	415,942

Non-pension benefits

The Authority provides severance benefits to its employees. This benefit plan is not pre-funded and thus has no assets, resulting in a plan deficit equal to the accrued benefit obligation. Information about this plan, measured at the balance sheet date, is as follows:

	2004	2003
Accrued benefit obligation, beginning of year	$3,221,768	$3,033,673
Cost for the year	224,719	303,914
Benefits paid during the year	(231,680)	(115,819)
Accrued benefit obligation, end of year	$3,214,807	$3,221,768

Short-term portion	$ 238,265	$ 336,846
Long-term portion	2,976,542	2,884,922
	$3,214,807	$3,221,768

7. Commitments

The Authority has a lease agreement with the St. Lawrence Seaway Authority for the rental of office space which is managed by the St. Lawrence Seaway Management Corporation and a management information system support contract for its computer system. Future minimum rental and contract payments for the next five years are:

2005	73,668
2006	62,378
2007	54,640
2008	55,732
2009	4,652
	$251,070

In addition, the Authority has contract commitments for pilot boat services. Future minimum contract commitment for the next year is:

2005	$448,000

8. Dispatching and pilot boat services to U.S. District No. 1 pilots

As per a letter of understanding, the Authority provides without charge all dispatching services and pilot boat services in Port Weller to the U.S. District No. 1 pilots. The St. Lawrence Seaway Pilots Association (U.S. Pilots Association) provides without charge pilot boat services for the Authority at Cape Vincent, New York.

9. Related party transactions

The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business, under the same terms and conditions that apply to unrelated parties.

10. Credit facilities

The Authority has a commercial line of credit of up to $1,000,000 available at an interest rate equivalent to the bank's prime lending rate per annum. No amounts had been drawn on the credit facility at year-end. This credit facility is available to the Authority as required and is renewable annually.

11. Comparative Figures

Certain 2003 amounts have been reclassified to conform with current year's presentation.

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

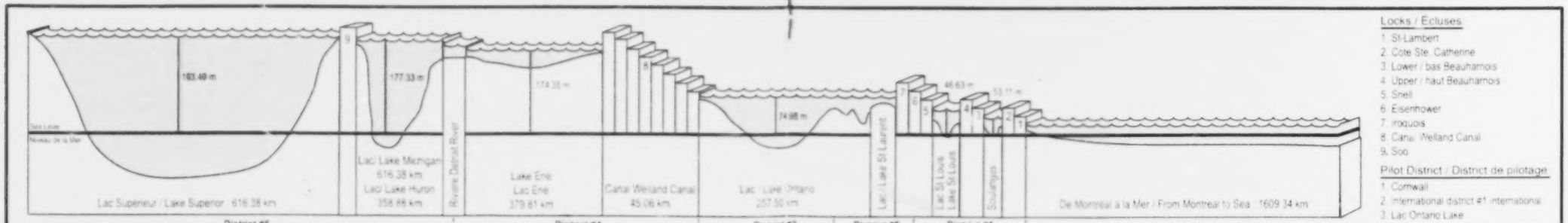
GLPA APGL

Scale / Échelle 1:5 000 000

0 50 100 150 200 250 300 km

Locks / Écluses

Jackfish
Thunder Bay
Otter Head
Michipicoten
Grand Marais
Gargantua
Lake Superior / Lac Supérieur
CANADA
USA / ÉUA
Two Harbors
Duluth
Superior
Ontonagon
Marquette
Munising
Sault Ste. Marie
Manistique
Gladstone
Parry Sound
Georgian Bay / Baie Georgienne
Lake Huron / Lac Huron
Marinette
Oconto
Charlevoix
Cheboygan
Calcite
Alpena
Green Bay
Frankfort
Oscoda
Owen Sound
Alabaster
Kincardine
Manitowoc
Sheboygan
Port Washington
Lake Michigan / Lac Michigan
Saginaw
Muskegon
Grand Haven
Holland
Port Huron
Sarnia
Lake St. Clair
Lac St. Claire
Milwaukee
Kenosha
Waukegan
Detroit
Windsor
South Haven
Monroe
Chicago
Michigan City
Gary
Port Clinton
Huron
Lorain
Cleveland
Lake Erie / Lac Érie
Ashtabula
Fairport
Erie
Dunkirk
Buffalo
Nanticoke
Canal Welland
Welland Canal
Olcott
Hamilton
Oakville
Clarkson
Toronto
Oshawa
Lake Ontario / Lac Ontario
Oswego
Rochester
Kingston
Prescott
Ogdensburg
Cornwall
Ottawa
Montréal
RIVIÈRE DES OUTAOUAIS
OTTAWA RIVER



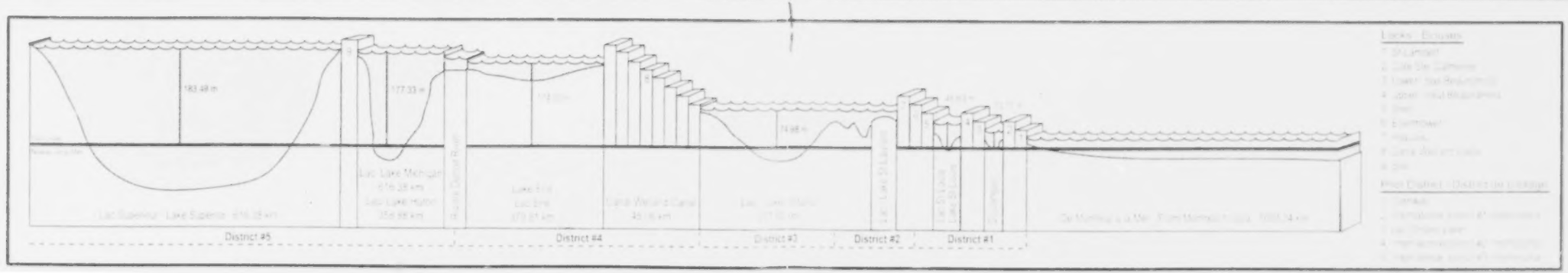
Locks / Écluses:
1. St-Lambert
2. Cote Ste. Catherine
3. Lower / bas Beauharnois
4. Upper / haut Beauharnois
5. Snell
6. Eisenhower
7. Iroquois
8. Canal Welland Canal
9. Soo

Pilot District / District de pilotage:
1. Cornwall
2. International district #1 /international
3. Lac Ontario Lake
4. International district #2 /international
5. International district #3 /international

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY
ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

GLPA
APGL

Jackfish
Thunder Bay
Otter Head
Michipicoten
Grand Marais
Lake Superior / Lac Supérieur
Gargantua
CANADA
U.S.A. / ÉUA
Two Harbors
Duluth
Superior
Ontonagon
Marquette
Sault Ste. Marie
Munising
Manistique
Gladstone
Lake Huron / Lac Huron
Georgian Bay / Baie Georgienne
Parry Sound
Montreal
Ottawa
Cornwall
Prescott
Ogdensburg
Kingston
Marinette
Oconto
Charlevoix
Cheboygan
Calcite
Alpena
Green Bay
Frankfort
Oscoda
Alabaster
Owen Sound
Kincardine
Oshawa
Toronto
Clarkson
Oakville
Hamilton
Lake Ontario / Lac Ontario
Oswego
Rochester
Olcott
Welland Canal / Canal Welland
Manitowoc
Sheboygan
Port Washington
Milwaukee
Kenosha
Waukegan
Lake Michigan / Lac Michigan
Muskegon
Grand Haven
Holland
South Haven
Chicago
Michigan City
Gary
Saginaw
Port Huron
Sarnia
Lake St. Clair / Lac St. Claire
Detroit
Windsor
Monroe
Nanticoke
Buffalo
Dunkirk
Erie
Lake Erie / Lac Érie
Ashtabula
Fairport
Port Clinton
Cleveland
Huron
Lorain



Administration de pilotage des Grands Lacs

2004

RAPPORT ANNUEL

Canada

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

Siège social

2e ÉTAGE
202, RUE PITT
CORNWALL (ONTARIO)

Région de l'Ouest

345, BOULEVARD LAKESHORE
ST. CATHARINES (ONTARIO)

Région de l'Est

2e ÉTAGE
202, RUE PITT
CORNWALL (ONTARIO)

ADRESSE POSTALE

Boîte postale 95
Cornwall (Ontario)
K6H 5R9

www.glpa-apgl.com

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président	①②③M. B. DUCHARME Représentant du secteur public
Membre	②M. G. BELLEY Représentant des pilotes
Membre	①M. D. LANGLOIS Représentant des pilotes
Membre	M. I. LANTZ Représentant de l'industrie maritime
Membre	①M. R. J. PATERSON Représentant de l'industrie maritime
Membre	②M. J. CAMPBELL Représentant du secteur public
Membre	À COMBLER Représentant du secteur public

DIRIGEANTS

Directeur général	M. R. F. LEMIRE
Secrétaire et trésorier	M. R.R. MÉNARD
Directeur de l'exploitation	M. D. R. TROTTIER
Gérant de bureau – Port Weller	M. S. HINCHLIFFE

①Membres du Comité de vérification
②Membres du Comité de nomination
③Le terme de trois ans du président a expiré le 13 décembre 2004

Membres de l'Administration, assie de gauche à droite :
M. John Campbell, Capitaine Ivan Lantz,
debout : Capitaine Gérard Belley, M. Robert Paterson,
M. Brian Ducharme (président), Capitaine Donald Langlois.

Direction de l'Administration, assis de gauche à droite :
Daniel Trottier, Robert Lemire, Réjean Ménard,
debout : Nancy McAteer, Christine Doherty.
Absent de la photo, M. Steve Hinchliffe.

RAPPORT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

Le 31 mars 2005

L'honorable Jean Lapierre, C. p., député
Ministre des Transports

Monsieur,

Tel qu'il est exigé par le paragraphe 150 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, l'Administration de pilotage des Grands Lacs vous présente son rapport annuel pour l'exercice financier clos le 31 décembre 2004.

L'Administration a atteint tous les objectifs prescrits dans la *Loi sur le pilotage*, soit d'établir, d'exploiter, de maintenir et d'administrer, en toute sécurité, des services de pilotage efficaces dans la région des Grands Lacs, en faisant ce qui suit :

- dispenser des services de pilotage et des services connexes rentables, sûrs, fiables et complets;
- promouvoir l'utilisation efficace de ses installations, de son équipement et de son expertise en appliquant ces ressources de façon productive dans les domaines qu'elle juge appropriés, et ce, à des fins de sécurité pour la navigation;
- fournir les services de pilotage dans un contexte commercial où le but consiste à atteindre et à maintenir l'autonomie financière, tout en assurant le meilleur coût possible aux usagers;
- être conforme aux politiques écologiques, sociales et économiques établies par le gouvernement.

En 2004, l'Administration a vue une hausse du taux de circulation de navires étrangers de 11 % par rapport à 2003, principalement en raison de la reprise de l'importation d'acier dans les Grands Lacs par suite de l'élimination des barrières tarifaires par le gouvernement américain. L'exportation du blé canadien et américain par les Grands Lacs a affiché une légère hausse par rapport à 2003 grâce à l'amélioration des conditions de croissance dans les prairies à la suite de plusieurs années de sécheresse. Le taux de circulation est de 20 % inférieur à celui de 2000, et on ne prévoit aucune amélioration marquée en 2005.

L'Administration a commencé l'année 1999 avec un excédent accumulé de 6,5 millions de dollars provenant des années précédentes. En 1999, l'Administration s'est engagée, en accord avec les usagers, à retourner cet excédent aux usagers sous forme de réductions et de gels tarifaires. Cette entente a résulté en un gel des tarifs de 1993 à 2000 et des réductions tarifaires en 1999 et 2000, ce qui a permis à l'industrie de faire des économies de l'ordre de 8 millions de dollars. Les hausses tarifaires en 2004 on atteint les 15 %, et l'Administration prévoit imposer une nouvelle hausse en 2005 afin de lui permettre d'atteindre de nouveau le seuil de rentabilité. Les hausses tarifaires imposées depuis 1993 suivent le rythme de l'inflation pour la même période.

Au cours des douze mois qui viennent de s'écouler, l'Administration a touché 13 820 349 $ en recettes, soit une hausse de 19 p. 100 par rapport à l'année précédente, notamment à cause de la hausse de 11 % du volume de circulation et aux hausses tarifaires. Ses dépenses ont totalisé 15 902 515 $, ce qui représente une hausse de 11 p. 100 par rapport à l'année précédente principalement en raison des coûts de rappel plus élevés associés aux volumes de trafic plus élevés et l'exigence de l'industrie de réduire les délais coûteux (2 000 $ / heure). Ayant anticipé ce déficit, le conseil de direction a convenu de financer ce manque à gagner de 2 082 168 $ à même l'excédent accumulé par l'Administration. Les usagers conviennent toujours qu'il est nécessaire d'imposer des hausses tarifaires en 2005 afin que l'Administration puisse de nouveau atteindre le seuil de rentabilité et remplir toutes ses responsabilités en matière de prestations de cessation d'emploi.

RAPPORT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

L'Administration poursuivra la mise en œuvre des recommandations émises en novembre 1999 par l'Office des transports du Canada et abordera toutes les préoccupations des intervenants par rapport à la réduction des coûts et la hausse de la rentabilité.

Le conseil d'administration reconnaît que les succès remportés par l'Administration sont directement liés aux efforts, à l'engagement et à la collaboration de tous les membres du personnel – c'est pourquoi il tient à exprimer sa reconnaissance à tous les employés et employées pour leur excellent travail.

Pour le conseil d'administration,

Le directeur général,

Robert F. Lemire

ÉNONCÉ DES RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION

La direction de l'Administration de pilotage des Grands Lacs est chargée d'assurer la préparation et la présentation équitable des états financiers, conformément aux principes comptable généralement reconnus du Canada, et des autres renseignements contenus dans le rapport annuel. Cette responsabilité implique la sélection de principes comptables appropriés et la capacité de faire preuve de jugement dans l'établissement d'estimations raisonnables. L'information financière fournie ailleurs dans le rapport annuel est conforme aux renseignements contenus dans les états financiers.

La direction maintient des livres comptables et un contrôle de la finance et de la gestion de même que des systèmes d'information et pratiques de gestion conçus de manière à fournir un degré raisonnable de certitude que l'information financière est exacte et fiable et qu'elle est fournit dans les délais prescrits. Ces systèmes et pratiques fournissent un degré raisonnable de certitude que les biens de la société sont comptabilisés et protégés adéquatement, que ses ressources sont gérées de façon économique et efficiente dans le but d'atteindre les objectifs de la société et que cette dernière fonctionne efficacement. Ces systèmes et pratiques sont également conçus pour fournir un degré raisonnable de certitude que les transactions s'effectuent en conformité avec la *Loi sur le pilotage*, la *Loi sur la gestion des finances publiques* et les règlements s'y rapportant, et les règlements et politiques de l'Administration.

Le conseil d'administration est composé d'administrateurs qui ne sont pas des employés de l'entité, à l'exception d'un pilote. Le conseil d'administration est chargé d'assurer que la direction assume ses responsabilités en matière de rapports financiers et de contrôle interne. Le Comité de vérification surveille les systèmes de contrôle interne de la comptabilité et de l'administration. Le Comité rencontre la direction et les vérificateurs pour déterminer si chacun remplit ses responsabilités et pour faire la vérification des états financiers. Les états financiers et le rapport annuel sont révisés et approuvés par l'Administration sur la recommandation du Comité de vérification.

Le vérificateur externe, soit la vérificatrice générale du Canada, qui est nommé au poste de vérificateur en vertu de la *Loi sur le pilotage*, a effectué la vérification des états financiers conformément aux normes canadiennes de vérification généralement reconnues. Dans son rapport, elle décrit la nature de la vérification et exprime son opinion sur les états financiers de l'entité.

Le directeur général,

R. F. Lemire

Le secrétaire et trésorier,

R. Ménard

Cornwall (Ontario)
4 février 2005

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

MANDAT

L'Administration de pilotage des Grands Lacs a été établie en février 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a été constituée en tant que société à responsabilité limitée en mai 1972 et a poursuivi ses activités aux termes de la *Loi canadienne sur les sociétés par action*. Avant le 1er octobre 1998, l'Administration fonctionnait sous le nom de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée. En vertu de la *Loi sur la marine*, qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, le nom de l'Administration a été modifié pour l'Administration de pilotage des Grands Lacs et elle est maintenant réputée avoir été créée en vertu du paragraphe 3(1) de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration est une société d'État énumérée à la partie 1 de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Le 1er octobre 1998, l'Administration a cessé d'être une filiale de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et a abandonné sa charte en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*.

BUTS

Les buts généraux de l'Administration se résument ainsi :

- dispenser des services de pilotage et des services connexes rentables, sûrs, fiables et complets dans la région dont elle est chargée;
- promouvoir l'utilisation efficace de ses installations, de son équipement et de son expertise en appliquant ces ressources de façon productive dans les domaines et les régions géographiques qu'elle juge appropriés, et ce, à des fins de sécurité pour la navigation;
- fournir les services énumérés ci-dessus dans un contexte commercial où le but consiste à atteindre et à maintenir l'autonomie financière, tout en assurant le meilleur coût possible aux usagers;
- être sensible aux politiques écologiques, sociales et économiques établies par le gouvernement.

POUVOIRS

Pour s'acquitter de ses responsabilités, l'Administration a promulgué des règlements, approuvés par décret, en vertu de la *Loi sur le pilotage*, concernant :

1. l'établissement de zones de pilotage obligatoire;
2. la prescription des navires ou des catégories de navires soumis au pilotage obligatoire;
3. la prescription des catégories de brevets et de certificats de pilotage qui peuvent être attribués;
4. la prescription des tarifs des droits de pilotage à verser à l'Administration pour les services de pilotage.

En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration est aussi investie des pouvoirs suivants :

1. Embaucher des cadres et des employés, y compris des pilotes brevetés, au besoin.
2. Conclure des contrats avec une personne morale pour les services de pilotes brevetés.
3. Établir des règlements régissant la gestion de ses affaires internes.
4. Acheter, prendre à bail ou acquérir par d'autres moyens des terrains, des bâtiments, des bateaux-pilotes et d'autres biens, au besoin, et disposer de ces biens acquis.

5. Contracter des emprunts pour acquitter ses dépenses.

6. Sous réserve de l'approbation du ministre des Finances, placer en obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada des fonds dont elle n'a pas un besoin immédiat.

DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

À des fins de sécurité, l'Administration exploite un service de pilotage maritime dans toutes les eaux canadiennes des provinces de l'Ontario, du Manitoba et de Québec, au sud de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert.

Pour assurer ce service, l'Administration affecte des pilotes, qu'elle embauche, aux navires qui entrent dans la région et qui sont soumis au pilotage obligatoire. Ce travail est effectué à l'aide de bateaux-pilotes obtenus par contrat et de services de répartition, ces deux interventions étant contrôlées depuis l'administration centrale de pilotage à Cornwall et le bureau régional à Port Weller, Ontario.

L'Administration doit coordonner ses efforts et ses activités avec d'autres organismes, dont la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent et la United States Seaway Development Corporation, qui assurent le fonctionnement des écluses et le maintien des systèmes de contrôle de la navigation dans la région; la Garde côtière canadienne, qui fournit des aides à la navigation; la Garde côtière des États-Unis, qui s'occupe du pilotage américain dans les eaux internationales.

La région de pilotage des Grands Lacs comprend :

- la circonscription de Cornwall
- la circonscription internationale n° 1
- le lac Ontario
- la circonscription internationale n° 2 (y compris le canal Welland)
- la circonscription internationale n° 3 (y compris les lacs Huron, Michigan et Supérieur)
- le Port de Churchill, Manitoba

L'orientation qu'a adoptée l'Administration de pilotage des Grands Lacs relativement à la régie de la société d'État est pleinement conforme à la philosophie et aux objectifs du ministère des Finances ainsi qu'aux lignes directrices du Conseil du Trésor concernant les sociétés d'État.

Rôle du président

Sur la recommandation du ministre des Transports, le président est nommé par le gouverneur en conseil. Il assure la présidence de toutes les réunions du conseil de direction, fournit un leadership et offre des conseils au directeur général de l'Administration et, au nom du conseil de direction, conseille le ministre des Transports sur toutes les questions liées à l'Administration et au pilotage dans les Grands Lacs.

Rôle du conseil d'administration

La régie de l'entité à l'Administration de pilotage des Grands Lacs relève du conseil d'administration. Le rôle du conseil consiste à guider et à superviser les affaires de l'entité au nom du gouvernement du Canada, qui d'ailleurs désigne les administrateurs.

Le conseil se compose du président et jusqu'à six autres membres qui apportent une combinaison équilibrée de compétences, d'expériences et de perspectives maritimes au processus décisionnel. L'Administration compte présentement un effectif complet à l'exception d'un représentant du secteur public qui devrait s'y joindre en 2005. La fonction précise du conseil consiste à examiner les politiques, le plan d'entreprise ainsi que les budgets de fonctionnement et des immobilisations de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, et à en recommander l'approbation au ministre des Transports. Le conseil contribue et accorde son approbation aux Plans stratégique et d'entreprise de l'Administration. Chaque année, le conseil prépare une Entente de redevabilité avec le directeur général dans laquelle sont précisés tous les objectifs et les buts à atteindre pendant l'année. À la fin de l'exercice, le conseil entreprend une évaluation exhaustive du rendement du directeur général et de l'APGL pour déterminer dans quelle mesure ils ont atteint les objectifs. Il assure également l'étude et l'approbation de tous les principaux contrats, des plans opérationnels, des états financiers, du rapport des vérificateurs et du rapport annuel. Le conseil s'assure que l'Administration maintient les normes les plus élevées possible dans l'exploitation d'un service de pilotage sûr, efficient et économique.

Rôle du directeur général

Un directeur général est nommé par les membres du conseil d'administration conformément à l'article 13. (1.1) de la Loi sur le pilotage. Sa rémunération est cependant fixée par Décret du gouverneur général en conseil. Le directeur général est chargé de la planification, de l'organisation, de la direction et du contrôle des activités de l'Administration. Le directeur général relève du président et des membres du conseil d'administration.

Rôle du comité de vérification

Le comité de vérification est un comité principal du conseil de l'Administration; il représente l'engin de l'Administration puisqu'il rehaussera la qualité de l'information financière, assurera que les principaux risques sont identifiés et gérés, permettra aux membres de la direction de faire valoir leur jugement personnel, créera un climat de discipline et de contrôle qui réduira les possibilités de fraude et augmentera la confiance des intervenants dans la crédibilité et l'objectivité du rendement ministériel.

Le comité a l'autorisation d'enquêter sur n'importe quelle activité de l'Administration. Le comité assure la surveillance financière et la surveillance des livres et dossiers ainsi que des systèmes et pratiques de contrôle généraux, de gestion et d'information.

Rôle du comité de nomination

Le 15 mars 2004, le gouvernement du Canada a annoncé la mise en place d'un nouveau processus de nomination fondé sur le mérite pour les présidents, les administrateurs et les premiers dirigeants de toutes les sociétés d'État. Le conseil d'administration de l'APGL a établi un comité permanent de nomination chargé de la nomination de candidats aux postes de président, de directeur général et de membre du conseil

d'administration.

Les membres du comité se sont réunis quatre fois en 2004 afin d'établir un mandat et un mode de fonctionnement. Le comité a entamé le processus de sélection d'un candidat compétent pour combler le poste vacant au sein du conseil (représentant du secteur public). Il a fait paraître une annonce dans les journaux locaux et est à choisir des candidats compétents en vue de leur recommandation au conseil. Ce processus devrait être terminé au printemps 2005.

Initiatives en matière de régie de la société

En août 2004, le conseil d'administration a tenu une retraite de deux jours pour examiner exclusivement la question de la régie de la société d'État et les exigences en cette matière. L'obligation de rendre des comptes à l'entité responsable (Gouvernement du Canada) est cruciale, l'Administration devant toujours agir dans les meilleurs intérêts du public. C'est pourquoi le conseil d'administration a indiqué qu'il s'engage à faire un examen cyclique des questions liées à la régie de la société.

Dans son rapport d'examen spécial de février 2003, le Vérificateur général du Canada a indiqué qu'à son avis, il existe une assurance raisonnable que l'Administration utilise de bonnes pratiques de gouvernance et reddition des comptes.

Les membres du conseil d'administration ont également convenu que tous les membres et les cadres supérieurs devaient assister à un colloque sur la Régie approuvé et conçu par le Conseil privé du Canada. Tous les membres et cadres supérieurs ont participé à un tel colloque.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

RÉSULTATS D'EXPLOITATION
(en milliers)

	Prévisions	RÉSULTAT				
	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Revenu	15 220 $	13 820 $	11 650 $	13 289 $	13 408 $	15 542 $
Coût d'exploitation	14 911	15 902	14 289	14 850	15 684	16 635
Profit (perte)	309 $	(2 082)$	(2 639)$	(1 561)$	(2 276)$	(1 093)$
Budget	309 $	53 $	8 $	(673)$	30 $	40 $

RESSOURCES HUMAINES (MOYENNE)

	Prévisions	RÉSULTAT				
	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Personnel administratif	8,5	8,5	10,5	10,5	10,5	9,5
Pilotes	62	62	63	63	69	69
Répartiteurs	8,5	8,5	9	9	9	9
	79,0	79,0	82,5	82,5	88,5	87,5

AFFECTATIONS DE PILOTES

	Prévisions	RÉSULTAT				
	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Nombre	6 550	6 628	5 943	6 847	7 158	8 605
Planifié	6 550	6 800	6 800	7 300	8 100	7 300

AFFECTATIONS SANS ACCIDENTS

	Prévisions	RÉSULTAT				
	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Nombre	6 550	6 615	5 936	6 829	7 135	8 584
Pourcentage	100%	99,9%	99,9%	99,7 %	99,7 %	99,8 %

COÛT MOYEN PAR AFFECTATION

	Prévisions	RÉSULTAT				
	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Montant	2 276 $	2 399 $	2 404 $	2 168 $	2 191 $	1 933 $

REVUE DU RENDEMENT 2004

Les résultats par rapport aux objectifs

	2005 Budget	2004 Résultat	2004 Budget	2003 Résultat
Nbre total d'affectations	6 550	6 628	6 800	5 943
Nbre total d'affectations sans accident -%	100%	99,9%	100%	99,9%
Bénéfice net (perte)	309 000 $	(2 082 168)$	53 000 $	(2 638 550)$
Flux de trésorerie provenant de (utilisés pour) l'exploitation	(31 000)$	(918 214)$	(12 000)$	(2 956 912) $
Dépenses en capital	75 000 $	35 634 $	100 000 $	86 288 $
Situation de trésorerie - fin de l'exercice	908 000$	618 331 $	207 000 $	969 629 $
Nbre moyen d'affectations par pilote	106	107	113	96
Augmentations tarifaires (réductions)	3,5%	15,0%	4,5%	7,5%

Objectifs généraux

- Dispenser des services de pilotage maritime et des services connexes économiques, sûrs, fiables et complets.
- Promouvoir l'utilisation efficace de l'actif de l'Administration, y compris l'équipement et les ressources humaines.
- Promouvoir le pilotage dans un contexte commercial en vue d'atteindre l'autonomie financière tout en assurant le meilleur coût possible aux utilisateurs.
- Être attentif aux politiques écologiques, sociales et économiques du gouvernement canadien.

Activités entreprises pour atteindre les objectifs

(i) Service de pilotage sûr, économique et fiable

L'Administration a investi 262 000 $ pendant les quatre dernières années pour former les pilotes à utiliser des systèmes de navigation électroniques sophistiqués (SEVCM) afin de faciliter leurs tâches et de réduire le risque de collision et d'échouement des navires transocéaniques dans la voie maritime du Saint-Laurent.

L'Administration a fourni aux pilotes des cours spéciaux portant sur les problèmes liés au manque de sommeil dans ce genre de travail.

Dans tous les secteurs de pilotage, l'Administration a promulgué des règles de travail qui permettent aux pilotes de se reposer adéquatement après plusieurs affectations de nuit de suite. Cette mesure fera en sorte que les affectations de pilotage difficiles seront assumées par des pilotes bien reposés, ce qui diminuera le risque de fatigue.

L'Administration a fait insérer dans les conventions collectives des pilotes une disposition préventive des grèves et des lock-out qui permettra de régler les litiges et ainsi d'éliminer toute possibilité d'arrêt de travail. Cette entente a été prolongée jusqu'en 2006.

En 2002, l'Administration a élaboré et mis en œuvre en 2003, avec la collaboration des pilotes, un système pour évaluer les compétences des pilotes et la qualité de leurs services. Les principales composantes de ce système sont :

i) l'évaluation des besoins des pilotes en matière de formation et l'établissement de solutions pour répondre à ces besoins;
ii) l'examen d'affectations antérieures et d'incidents survenus dans le passé;
iii) la mise en place d'un programme de formation et d'évaluation des habiletés faisant appel à la simulation (passerelle simulée à l'université Memorial à St. John's, Terre-Neuve);

iv) la mise en place d'un processus à suivre pour traiter des plaintes de la clientèle concernant les services de pilotage et le rendement des pilotes. Des sondages sont administrés tous les ans pour évaluer la qualité des services.

Les coûts associés à l'administration d'un tel système sont d'environ 100 000 $ par année.

L'évaluation des compétences des pilotes et de la qualité des services qu'ils dispensent se poursuit – chaque pilote doit subir une évaluation au moins une fois à tous les cinq ans. Quarante et un pilotes de l'APGL ont subi avec succès une évaluation, le reste des pilotes devant être évalués au cours des deux prochaines années.

L'Administration a pu geler les tarifs de 1994 à 2001 (8 ans) puis réduire les tarifs canadiens de 5 p. 100 en 1999 et en 2000 (économies de 800 000 $). Puis pour la première fois en neuf ans, elle a haussé les tarifs de 20,5 p. 100. Pendant cette période marquée par un taux d'inflation qui a atteint 20,75 % depuis 1993, l'industrie a tiré profit de la stabilité des tarifs, réalisant une économie d'environ 8 millions de dollars.

L'Administration a renégocié les quatre conventions collectives des pilotes - elles expireront en mars 2007. Ces conventions collectives accorderont à tous les pilotes des augmentations salariales équivalant au coût de la vie.

(ii) Utilisation efficace de l'actif de l'Administration

L'Administration a décidé, en 2003, de regrouper ses deux centres de répartition en un endroit, à Cornwall en Ontario. Cette fusion a eu lieu au début de la saison de navigation de 2004 et a permis à l'Administration de réaliser des économies de plus de 200 000 $ par année. À compter de 2004, l'Administration a éliminé deux (2) postes d'exploitation/de gestion à temps plein.

L'Administration a investi en 1997, 160 000 $ dans l'élaboration et la mise en oeuvre d'un système informatisé d'aménagement des horaires pour ses pilotes. Ce projet permettra d'effectuer des affectations et de préparer des rapports d'exploitation de façon plus opportune, tout en améliorant la précision avec laquelle les pilotes et les navires sont suivis. Ce système permettra aussi à l'Administration d'accroître sa capacité de répartition dans la mesure où elle sera en mesure d'affecter tous les pilotes sans devoir multiplier le nombre de répartiteurs dans le cas où le volume de trafic augmenterait considérablement.

L'Administration a investi en 1998, 75 000 $ de plus dans la conception de systèmes de facturation et de production de rapports et l'intégration de ceux-ci dans le système informatisé de répartition. Ces systèmes assureront une plus grande précision et des cycles de facturation plus courts dans son système de droits de pilotage à recevoir.

L'Administration a investi 60 000 $ en 2001 et 50 000 $ en 2002 pour moderniser le système de répartition et le rendre compatible pour les usagers d'Internet.

(iii) Maintien de l'autonomie financière dans ses activités

L'Administration a achevé la restructuration de son personnel administratif qu'elle avait amorcée en 1994. Dans le cadre de cette restructuration, elle a supprimé 4 postes (équivalent à temps plein), ce qui lui a permis d'économiser 350 000 $ en 2004 ou près de 2,3 millions de dollars depuis la restructuration.

L'Administration continue de suivre ses politiques antérieures de sous-traitance en ce qui concerne les services de bateaux-pilotes dans le canal Welland. Il coûte à l'Administration environ 450 000 $ par année pour deux bateaux-pilotes en service dans le canal Welland. Comme solution de rechange, l'Administration pourrait investir 2 000 000 $ dans chaque bateau-pilote, accroître ses effectifs en recrutant 16 conducteurs de bateau-pilote et assumer des frais de réparation et d'entretien élevés. La pratique de sous-traitance s'est avérée avantageuse sur le plan financier pour l'Administration et un changement de pratique n'est pas envisagé.

En 1999, l'Administration a entamé la saison de navigation avec un surplus d'exploitation de près de 7 millions de dollars généré pendant la période de 1994 à 1998 (5 ans) alors que les recettes excédaient les dépenses. Le conseil de direction avait alors établi des politiques ayant pour effet de geler tous les tarifs et de réduire les tarifs dans les secteurs canadiens (1999, 2000) dans le but de réduire l'excédent. De 1999 à 2004, les pertes d'exploitation ont eu pour effet d'éliminer cet excédent.

L'Administration a haussé les tarifs de 7,5 p. 100 en 2003 et de 15 p. 100 en 2004 et augmentera les tarifs en 2005 de 12 p. 100 afin d'assurer son autonomie financière. L'industrie collabore avec l'Administration pour lui permettre d'atteindre cet objectif.

(iv) Nombre de pilotes qualifiés

Dans son rapport concernant le pilotage qu'il a soumis au ministre des Transports en 1999, l'Office des transports du Canada a recommandé que l'Administration inclue dans son rapport annuel un compte rendu sur le nombre actuel de pilotes qualifiés. Ayant examiné ses besoins en termes de main d'oeuvre pour les cinq prochaines années, l'Administration a déterminé qu'il y aura une baisse du nombre de pilotes qualifiés à cause des retraites de pilotes à l'âge de 65 ans, comme suit :

2005 - 1 pilote, circonscription n° 2
2006 - aucune retraite
2007 - 1 pilote, circonscription de Cornwall et 1 pilote, circonscription n° 1
2008 - aucune retraite
2009 – 1 pilote, circonscription de Cornwall et 1 pilote, circonscription n° 3

L'Administration a tenu des séances d'examen pendant l'hiver 2005 et a reçu un grand nombre de demandes de candidats qualifiés. L'Administration a des listes d'admissibilité pour ses quatre circonscriptions de pilotage, ce qui lui permettra de répondre facilement à ses besoins en dotation découlant des retraites prévues.

Cette analyse est fondée sur un volume de trafic qui serait maintenu au niveau actuel. Ce volume correspond aux prévisions fournies à l'Administration par la Direction des statistiques et prévisions maritimes et de surface de Transports Canada.

(v) Programme d'apprentis-pilotes

L'Administration, en collaboration avec les pilotes et l'Institut maritime du Québec, a conçu et mis en place un programme de fomation complet pour tous les éventuels apprentis-pilotes. Ce programme présente tous les ensembles d'habiletés que doit posséder un pilote pour assumer ses fonctions de même qu'un système d'évaluation objective qui confirmera à l'Administration et ses utilisateurs que le pilote a satisfait aux critères établis.

(vi) Mise au point sur les mesures prises par l'Administration pour satisfaire aux exigences de l'O.T.C. de 1999

Les recommandations suivantes ont été présentées dans la lettre du ministre des Transports adressée au président de l'Administration le 15 novembre 1999, et correspondent spécifiquement aux recommandations de l'O.T.C. telles que présentées dans son rapport au Parlement intitulé "Examen ministériel de questions de pilotage demeurées en suspens".

REVUE DU RENDEMENT 2004

Recommandation	État
L'Administration est tenue d'élaborer et d'adopter une méthode fondée sur l'évaluation des risques pour désigner ou réévaluer les zones de pilotage obligatoire. En outre, elle est tenue de publier un règlement stipulant que la révision des facteurs et des conditions relatifs à la désignation de zone de pilotage obligatoire doit avoir lieu tous les cinq ans.	Transports Canada a élaboré une méthode fondée sur l'évaluation des risques que doivent suivre les quatre administrations canadiennes pour faire la révision des zones de pilotage obligatoire. L'APGL a entamé le processus de révision des zones de pilotage obligatoire qui devrait être terminée à l'hiver 2005.
L'Administration est tenue d'élaborer et de mettre en oeuvre un système équitable et raisonnable en vue d'évaluer les compétences des pilotes et la qualité de leurs services. Ces évaluations devront être effectuées à des intervalles réguliers, au moins tous les cinq ans.	Le processus d'élaboration d'un système pour évaluer les compétences des pilotes et la qualité de leurs services a été mené à bonne fin et les 41 premiers pilotes ont terminé l'évaluation. Ce processus a été entamé avec l'entière collaboration des pilotes.
Le *Règlement de l'Administration de pilotage des Grands Lacs* doit être modifié afin de resserrer les conditions permettant d'exempter des navires du pilotage obligatoire dans la région des Grands Lacs.	L'Administration suit la méthode fondée sur l'évaluation des risques pour répondre à cette exigence et a terminé son examen. La recommandation sera publiée dans la Gazette au printemps 2005.
Le Ministre recommande que l'Administration, en partenariat avec les pilotes et toutes les parties concernées, examine à des intervalles réguliers tous les aspects de ses opérations, et qu'elle rende compte au ministre des Transports, dans son rapport annuel, des mesures précises qu'elle a prises pour augmenter l'efficacité des services et réduire les coûts. Bien qu'une somme de travail considérable ait été abattue à cette égard, cet examen devrait constituer un objectif permanent.	Cet exercice a été effectué et sera répété.
Le Ministre exige que l'Administration procède à des consultations périodiques auprès des parties concernees au sujet des questions financières, opérationnelles et de planification et qu'elle explique, dans son rapport annuel au Parlement, son plan de consultation et la mise en oeuvre de ce plan.	En 2000, l'Administration a convoqué les parties concernées à une réunion annuelle et a répété cet exercice en 2001, 2002, 2003 et 2004.
Le Ministre recommande que l'Administration de pilotage des Grands Lacs élabore une méthode structurée de traitement des plaintes et rende compte de sa mise en oeuvre dans son rapport annuel 2000.	Une méthode structurée de traitement des plaintes a été mise en place en 2000 et maintenue en 2001, 2002, 2003 et 2004. L'Administration a reçu quelques plaintes d'usagers, mais chacune a été traitée de façon satisfaisante.
Le Ministre exige que l'APGL et l'industrie du transport maritime élaborent un système permettant la diffusion rapide de renseignements pratiques sur les incidents mineurs.	L'Administration et l'industrie du transport maritime ont discuté de cette recommandation, mais n'ont pas encore établi un système officiel. L'Administration rendra compte des progrès accomplis dans ce dossier dans son rapport annuel 2005.

L'Administration doit, pour des raisons de transparence, fournir les raisons qui justifient tout rejet d'une demande de dispense.

L'Administration doit dorénavant indiquer dans son rapport annuel l'état du bassin de candidats pilotes qualifiés.

L'Administration s'est conformée à cette exigence.

L'Administration a présenté dans ses rapports annuels de 1999, 2000, 2001, 2002, 2003 et 2004 des renseignements sur l'état du bassin de candidats pilotes qualifiés.

(vii) Examen spécial

Conformément à la Partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP), le vérificateur général du Canada a effectué un examen spécial des systèmes de contrôle et d'information financiers et de gestion ainsi que des pratiques de gestion de l'Administration de pilotage des Grands Lacs. L'Administration doit, conformément aux alinéas 131(1)b) et 131(2)a) et c) de la LGFP, maintenir ces systèmes et pratiques de manière à fournir un degré raisonnable d'assurance que :

- les éléments d'actifs de l'Administration sont protégés et contrôlés;
- la gestion des ressources financières, humaines et matérielles de l'Administration est économique et efficiente;
- le déroulement des opérations de l'Administration est efficace.

En février 2003, le Vérificateur général du Canada a informé le conseil d'administration qu'il avait terminé son examen et « qu'il existe une assurance raisonnable que les systèmes et pratiques examinés ne comportent aucune lacune importante ». Des recommandations mineures ont été soulignées et seront mises en œuvre par l'APGL à l'avenir.

(viii) Rapport d'incidents

STATISTIQUES SUR LES INCIDENTS MARITIMES

INCIDENT	2004	2003	2002	2001
Collision	0	0	1	1
Naufrage	0	0	0	0
Feu/Explosion	0	0	0	1
Échouage	1	1	3	1
Heurt violent	1	1	0	1
Contact avec le mur d'une écluse	5	4	12	13
Heurt de la berge/du fond	3	1	0	4
Dommage causé par la glace	0	0	0	0
Arrêt du navire	3	0	2	2
TOTAL	13	7	18	23
Pourcentage d'affectation sans incident	99,9 %	99,9%	99,8%	99,7%

Synopsis 2003

Tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessus, la majorité des incidents survenus dans la région comportaient des contacts ou des collisions avec des murs d'amarrage ou d'écluse.

Quoique le nombre d'incidents soit beaucoup moins élevé cette année comparativement aux quatre dernières années, il faut noter que le nombre d'affectations a connu une baisse de 13 p. 100 en 2003 par rapport à 2002 et était beaucoup moins élevé que pendant la période de 1999 et 2001.

En plus du nombre inférieur d'affectations, des facteurs comme les niveaux d'eau améliorés, le temps, le taux de circulation, la taille et le type de navires, le personnel à la passerelle, la formation des pilotes, etc. ont contribué à la réduction du nombre d'incidents.

Synopsis 2004

La majorité des incidents qui surviennent dans la région des Grands Lacs comportent des contacts avec des murs d'amarrage ou d'écluse.

Bien qu'il y ait eu un plus grand nombre d'incidents cette année comparativement à 2003, ce nombre est de 21 % inférieur à la moyenne des cinq dernières années, et il faut noter que le nombre d'affectations a affiché une hausse d'environ 11 % par rapport à 2003.

Le nombre d'échouements a augmenté en 2004 en raison de facteurs comme de plus grands tirants d'eau et l'effet de « squatting » qui nuit à la capacité du navire de répondre à la barre. Il y a également eu une hausse d'incidents où la coque du navire est entrée en contact avec la défense de l'écluse principalement en raison d'une panne du moteur principal ou d'un ballast insuffisant.

RAPPORT DU VERIFICATEUR

Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage des Grands Lacs au 31 décembre 2004 et les états des résultats et du déficit accumulé et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2004 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour la vérificatrice générale du Canada

Micheline Ethier Massicotte

Micheline Ethier Massicotte, CA
Directrice principale

Montréal, Canada
Le 4 février 2005

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

Bilan au 31 décembre

	2004	2003
ACTIF		
À court terme		
Encaisse	618 331 $	969 629 $
Placements (note 3)	1 249 998	- -
Débiteurs	2 548 927	3 020 351
	4 417 256	3 989 980
À long terme		
Placements (note 3)	-	1 852 548
Immobilisations (note 5)	156 534	199 417
	4 573 790 $	6 041 945 $
PASSIF		
À court terme		
Salaires et avantages sociaux à payer	4,174 501 $	3 489 497 $
Autres créditeurs et charges à payer	260 623	324 653
Avantages sociaux futurs (note 6)	238 265	336 846
	4 673 389	4 150 996
À long terme		
Avantages sociaux futurs (note 6)	2 976 542	2 884 922
	7 649 931	7 035 918
AVOIR		
DÉFICIT DU CANADA		
Capital d'apport	82 074	82 074
Déficit accumulé	(3 158 215)	(1 076 047)
	(3 076 141)	(993 973)
	4 573 790 $	6 041 945 $

Engagements (note 7)

Les notes font partie intégrante des états financiers

Approuvé par le Conseil de direction :

Le directeur général

administrateur

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État des résultats et du déficit accumulé
pour l'exercice terminé le 31 décembre

	2004	2003
Revenus		
Droits de pilotage	13 631 638 $	11 432 335 $
Intérêt et autres revenus	104 862	131 909
Revenus de répartition et de bateaux-pilotes	83 849	86 113
	13 820 349	11 650 357
Dépenses		
Salaires et avantages sociaux des pilotes	11 471 060	9 934 930
Transport et déplacements	1 632 977	1 430 565
Salaires et avantages sociaux - personnel opérationnel	950 826	1 001 117
Salaires et avantages sociaux – personnel administratif	600 726	617 122
Services de bateaux-pilotes (note 8)	596 018	580 836
Services professionnels et spéciaux	184 877	220 052
Services publics, fournitures et approvisionnements	110 626	107 298
Amortissement	78 517	82 293
Communications	74 255	77 405
Achat de services de répartition	63 830	63 124
Location	63 241	69 523
Frais de formation des pilotes	47 973	72 041
Réparations et entretien	27 582	32 601
	15 902 517	14 288 907
Perte nette pour l'exercice	(2 082 168)	(2 638 550)
(Déficit accumulé) bénéfices non répartis au début de l'exercice	(1 076 047)	1 562 503
Déficit accumulé à la fin de l'exercice	(3 158 215)$	(1 076 047)$

Les notes font partie intégrante des états financiers

État des flux de trésorerie
pour l'exercice terminé le 31 décembre

	2004	2003
Encaisse en provenance des (utilisée pour les) :		
Activités d'exploitation		
Perte nette pour l'exercice	(2 082 168)$	(2 638 550) $
Éléments sans incidence sur l'encaisse		
Avantages sociaux futurs	(6 961)	188 095
Amortissement	78 517	82 293
Variation nette des composantes du fonds de roulement autres que l'encaisse	1 092 398	(588 750)
	(918 214)	(2 956 912)
Activités d'investissement		
Achat de titres de placement	(1 249 998)	-
Disposition des placements	1 852 548	3 685 611
Acquisitions d'immobilisations	(35 634)	(86 288)
	566 916	3 599 323
Augmentation (diminution) de l'encaisse	(351 298)	642,411
Encaisse au début de l'exercice	969 629	327 218
Encaisse à la fin de l'exercice	618 331 $	969 629 $

Les notes font partie intégrante des états financiers

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

Notes aux états financiers
du 31 décembre 2004

1. Pouvoirs et objectifs

L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée a été créée en février 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a été constituée en tant que société à responsabilité limitée en mai 1972 et a poursuivi ses activités aux termes de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Avant le 1er octobre 1998, l'Administration fonctionnait sous le nom de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée et était une filiale de l'Administration de la voie Maritime du Saint-Laurent. En vertu de la *Loi sur la marine*, qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, le nom de l'Administration a été modifié pour l'Administration de pilotage des Grands Lacs et elle est maintenant réputée avoir été créée en vertu du paragraphe 3(1) de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration est une société d'État énumérée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

L'Administration a pour objectifs d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer un service de pilotage sûr et efficace à l'intérieur d'un secteur précis des eaux canadiennes. La *Loi sur le pilotage* stipule que les droits de pilotage doivent être équitables, raisonnables et suffisants et doivent permettre à l'Administration de s'autofinancer.

L'Administration est dispensée de tout impôt sur les bénéfices.

2. Conventions comptables importantes

Placements

L'Administration est autorisée à placer toute somme d'argent disponible qui n'est pas requise pour les besoins immédiats. Ces placements peuvent être faits en obligations garanties par Sa Majesté du chef du Canada ou par toute province ou par toute municipalité du Canada. Les placements sont comptabilisés au coût après amortissement des primes ou escomptes sur achat, lesquels sont amortis sur toute la période jusqu'à l'échéance. L'amortissement des primes ou escomptes est imputé au revenu.

Amortissement

L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode linéaire et il est fondé sur la durée de vie utile estimative des immobilisations, comme suit :

Bâtiments	20 ans
Mobilier et matériel	de 5 à 10 ans
Matériel informatique et logiciels	5 ans

Prestation de retraite

Les salariés participent au Régime de retraite de la fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Ce régime de retraite à prestations déterminées offre des prestations fondées sur le nombre d'années de service et sur le salaire éligible moyen en fin de carrière. Les prestations sont entièrement indexées en fonction de l'augmentation de l'indice des prix à la consommation. Les cotisations au Régime versées par l'Administration représentent le coût total des cotisations de l'employeur. Le montant est fondé actuellement sur un multiple des cotisations exigées des salariés, et il pourrait être modifié si les résultats du Régime varient. Les cotisations représentent la totalité des obligations de l'Administration découlant du Régime de retraite et elles sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les services sont rendus. L'Administration n'est pas tenue actuellement de verser des cotisations pour combler les insuffisances actuarielles du Régime de retraite de la fonction publique.

Autres avantages sociaux futurs

Les employés ont droit à des indemnités de départ tel que le prévoient les conventions collectives et les conditions d'emploi. Le coût de ces indemnités est imputé aux résultats de l'exercice au cours duquel elles sont gagnées par les employés. La direction utilise des hypothèses et ses meilleures estimations pour calculer la valeur de l'obligation au titre des indemnités de départ. Puisque le taux de roulement des employés est habituellement peu élevé, la direction prend comme hypothèse que les employés travailleront pour l'Administration jusqu'à leur date d'éligibilité à la retraite. Ces indemnités constituent pour l'Administration la seule obligation de cette nature dont le règlement entraînera des paiements au cours des prochains exercices.

Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui ont une incidence sur les actifs et passifs présentés ainsi que sur les montants des revenus et des dépenses déclarés dans les exercices visés. Les principaux éléments susceptibles de faire l'objet d'estimation sont les salaires et avantages sociaux à payer, les avantages sociaux futurs ainsi que les postes pertinents des dépenses de salaires et d'avantages sociaux. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

3. Investissements

Les placements portent des taux d'intérêt fixes jusqu'à l'échéance. De par leur nature, les investissements de l'Administration ne sont pas considérés comme posant un risque de crédit important.

	2004		2003	
	Montant	Intérêts (%)	Montant	Intérêts (%)
Arrivant à échéance d'ici un an :				
Obligations provinciales	1 249 998 $	2,07-2,45	-	
Total des placements à court terme	1 249 998		-	
Arrivant à échéance au-delà d'un an :				
Obligations du gouvernement du Canada	-		300 000 $	5,00
Obligations provinciales	-		1 552 548	4,46-5,39
Total des placements à long terme			1 852 548 $	
Total des placements	1 249 998 $		1 852 548 $	

L'Administration a disposé des placements au 31 décembre 2003 avant la date d'échéance.

La valeur comptable de ces placements correspond approximativement tant à leur valeur marchande qu'à leur juste valeur.

4. Instruments financiers

Les débiteurs et les créditeurs font partie du cours normal des activités. La valeur comptable de ces instruments financiers correspond à sa juste valeur en raison du terme à courir qui est court. Il n'y a pas de concentration de débiteurs chez un client.

5. Immobilisations

	2004		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette
Bâtiments	71 846 $	65 666 $	6 180 $
Mobilier et matériel	265 169	230 196	34 973
Matériel informatique et logiciels	701 435	586 054	115 381
	1 038 450 $	881 916 $	156 534 $

	2003		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette
Bâtiments	71 846 $	65 256 $	6 590 $
Mobilier et matériel	256 350	225 652	30 698
Matériel informatique et logiciels	674 620	512 491	162 129
	1 002 816 $	803 399 $	199 417 $

6. Avantages sociaux futurs

Régime de retraite

Le Régime de retraite de la fonction publique a exigé que l'Administration verse des cotisations au Régime. L'Administration verse 2,14 $ (2,14 $ en 2003) pour chaque dollar versé par l'employé. Si le salaire annuel d'un employé est supérieur à 105 900 $ (100 100 $ en 2003), la part du salaire de l'employé au-delà de ce montant est assujetti au versement par l'employeur de 7,90 $ (15,00 $ en 2003) pour chaque dollar versé par l'employé. Les cotisations de l'exercice étaient les suivantes :

	2004	2003
Administration	972 857 $	1 071 506 $
Employés	427 772	415 942

Autres avantages sociaux futurs

L'Administration verse des indemnités de départ à ses employés. Ce régime n'est pas capitalisé et ne possède donc pas d'actifs, ce qui se traduit par un déficit équivalant à l'obligation au titre des prestations constituées. À la date du bilan, les renseignements établis par estimation au sujet de ce plan sont les suivants :

	2004	2003
Obligation au titre des indemnités constituées au début de l'année	3 221 768 $	3 033 673

Coût pour l'année	224 719	303 914
Indemnités versées durant l'année	(231 680)	(115 819)
Obligation au titre des indemnités constituées à la fin de l'année	3 214 807 $	3 221 768 $
Part à court terme	238 265 $	336 846 $
Part à long terme	2 976 542	2 884 922
	3 214 807 $	3 221 768 $

7. Engagements

L'Administration a un bail avec l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour la location de locaux à bureaux qui est géré par la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent et un contrat de soutien de système intégré de gestion pour son système informatique. Les montants de loyer futurs minimums et du contrat de soutien à verser au cours des prochains exercices sont les suivants :

2005	73 668
2006	62 378
2007	54 640
2008	55 732
2009	4 652
	251 070 $

De plus, l'Administration a des engagements contractuels pour les services de bateau-pilote. Les montants d'engagements contractuels minimums à verser au cours des prochains exercices sont les suivants :

2005	448 000 $

8. Affectations et services de transport par bateaux-pilotes aux pilotes américains de la circonscription n° 1

En vertu d'une lettre d'entente, l'Administration fournit sans frais tous les services de répartition et de transport par bateaux-pilotes à Port Weller aux pilotes américains de la circonscription n° 1 et l'association des pilotes américains fournit sans frais des services de transport par bateaux-pilotes à Cape Vincent, dans l'état de New York.

9. Opérations entre apparentés

L'Administration est apparentée sur le plan de la propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement fédéral. L'Administration s'engage dans des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités, aux mêmes conditions que celles conclues avec des parties non apparentées.

10. Facilités de crédit

L'administration dispose d'une ligne de crédit commerciale dont le plafond est de 1 000 000 de dollars et dont le taux d'intérêt est le taux préférentiel annuel d'une banque. Aucun montant n'a été tiré de cette facilité de crédit en date du bilan. Cette facilité de crédit est disponible selon le besoin de l'Administration et est renouvelable à chaque année.

11. Chiffres correspondants

Certains chiffres correspondants de 2003 ont été reclassés pour les rendre conformes à la présentation de l'année courante.

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

GLPA

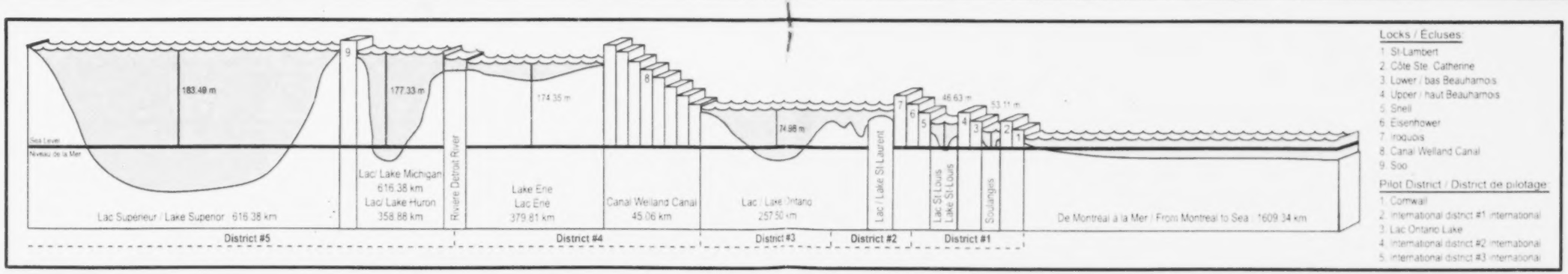
APGL

Scale / Échelle 1:5 000 000

0 50 100 150 200 250 300 km

Locks / Écluses

Jackfish
Thunder Bay
Otter Head
Michipicoten
Grand Marais
Lake Superior / Lac Supérieur
CANADA
U.S.A. / ÉUA
Gargantua
Two Harbors
Duluth
Superior
Ontonagon
Marquette
Munising
Sault Ste. Marie
Manistique
Gladstone
Lake Huron / Lac Huron
Georgian Bay / Baie Georgienne
Parry Sound
Marinette
Oconto
Green Bay
Manitowoc
Sheboygan
Port Washington
Milwaukee
Kenosha
Waukegan
Chicago
Gary
Michigan City
Lake Michigan / Lac Michigan
Frankfort
Charlevoix
Cheboygan
Calcite
Alpena
Oscoda
Alabaster
Saginaw
Muskegon
Grand Haven
Holland
South Haven
Port Huron
Sarnia
Lake St. Clair
Lac St. Claire
Detroit
Windsor
Monroe
Port Clinton
Huron
Lorain
Cleveland
Fairport
Ashtabula
Erie
Lake Erie / Lac Érié
Dunkirk
Buffalo
Nanticoke
Owen Sound
Kincardine
Oshawa
Toronto
Clarkson
Oakville
Hamilton
Lake Ontario / Lac Ontario
Olcott
Rochester
Oswego
Canal Welland
Welland Canal
Kingston
Prescott
Ogdensburg
Cornwall
Ottawa
Montréal
RIVIÈRE DES OUTAOUAIS
OTTAWA RIVER
MISSISSIPPI RIVER / RIVIÈRE MISSISSIPPI
MINNESOTA
WISCONSIN
MICHIGAN
ONTARIO
QUÉBEC
NEW YORK
IOWA
ILLINOIS
INDIANA
OHIO
PENNSYLVANIA



GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

GLPA

APGL

Jackfish
Thunder Bay
Otter Head
Michipicoten
Grand Marais
Lake Superior / Lac Supérieur
CANADA
USA / EUA
Gargantua
Two Harbors
Duluth
Superior
Ontonagon
Marquette
Munising
Sault Ste. Marie
Manistique
Gladstone
Parry Sound
Georgian Bay / Baie Georgienne
Lake Huron / Lac Huron
Marinette
Oconto
Charlevoix
Cheboygan
Calcite
Alpena
Frankfort
Green Bay
Oscoda
Alabaster
Owen Sound
Kincardine
Manitowoc
Sheboygan
Port Washington
Milwaukee
Kenosha
Waukegan
Lake Michigan / Lac Michigan
Muskegon
Grand Haven
Holland
South Haven
Chicago
Michigan City
Gary
Saginaw
Port Huron
Sarnia
Lake St. Clair
Lac St. Claire
Detroit
Windsor
Monroe
Lake Erie / Lac Érie
Port Clinton
Huron
Lorain
Cleveland
Fairport
Ashtabula
Erie
Nanticoke
Dunkirk
Buffalo
Canal Welland
Welland Canal
Hamilton
Toronto
Clarkson
Oakville
Oshawa
Lake Ontario / Lac Ontario
Olcott
Rochester
Oswego
Kingston
Prescott
Ogdensburg
Ottawa
Cornwall
Montreal